

La junta de los caminos. Málaga de ayer y de siempre

Juan José Vázquez Avellaneda

Los jinetes aún atan sus caballos en el viejo pozo ya cegado a la vera del Camino, el “plato de los montes”, las migas incluso a lo “bruto”, las berzas, el gazpachuelo y otros platos antiguos pueden comerse en algunas de las ventas abiertas todo el año. Las Pandas de Verdiales se reúnen cada 28 de diciembre, día de los santos inocentes, en una celebración frenética de cantes y bailes dirigidas por sus *alcaldes* con la vara de mando, ellos adornados con sombreros cubiertos de flores, espejuelos y cintas de colores y ellas con la flor sobre el pelo recogido, camisas blancas, faldas negras y castañuelas. Se trata de una fiesta al dios Baco que cada solsticio de invierno gracias al vino de los Montes ha deambulado en las últimas décadas desde la Venta del Túnel a la de San Cayetano y que ahora ha recalado en el Puerto de la Torre. Los cantes abandolaos en las modalidades de Comares, Almogía o de los Montes, con sus tiempos distintos forman corrillos donde propios y foráneos intentan capturar con sus cámaras la mejor imagen que inmortalice el momento. Cada gesto, cada movimiento, se resiste al empeño.

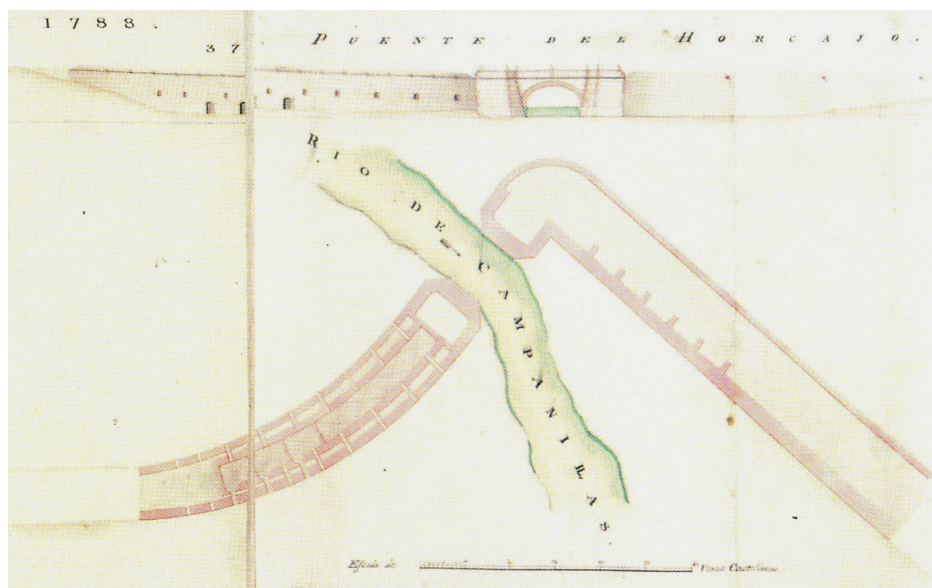
Las nuevas infraestructuras han cercenado la continuidad del Camino, primero fue la herida abierta por la presa de Casasola que destruyó un tramo de kilómetros a la altura de la Venta de Linares, allí donde fuimos a comer unos huevos con papas hechos con leña, guiados por José Carlos que nos

metió por un carril que pronto mostró su construcción racional, ilustrada, con sus alcantarillas, sus muros de contención y sus puentes. Las rondas de circunvalación han dejado aislado entre rotondas al viejo puente sobre el arroyo que empequeñecido por la escala de los desmontes, rellenos y viaductos, resiste el paso del tiempo, las escorrentías y el ruido de los coches, mientras la antigua casa de peones camineros parece habitada por el mismísimo Diógenes. La bestia sigue su curso en un progreso ajeno a cualquier pasado, orillado por gestores y transformado por técnicos que disponen de todo el potencial de la actual ingeniería.

Hacia Málaga, El Puerto de la Torre construyó sus casas dando al Camino, y ahora trepa de forma escalonada montes arriba mediante un urbanismo desordenado y caótico que se deshilacha hasta llegar a las cotas más altas. Más abajo, el Camino perdió su nomenclatura, “Camino de Antequera”, sus plátanos y villas, y aquella infancia de chicharras veraniegas, donde podías jugar bajo la sombra de la arboleda viendo pasar *seiscientos*, *simcas*, *pegasos* y autobuses amarillos de la línea Puerta del Mar-Teatinos, línea que “te bajaba a Málaga” según se decía. Ya en tiempos de una alcaldesa que además fue vecina del Camino todo eso desapareció para siempre. El progreso y el tráfico mandan.



Panda de Verdiales 2014. Interior de la desaparecida Venta de Linares. Puente del Camino de Antequera en los márgenes de la A-7.
“Puente del Horcajo” con Villanueva de la Concepción y El Torcal al fondo. La Boca del Asno. Vista de Antequera desde el sur / jva



“Puente del Horcajo” sobre el río Campanillas. CH-SGE

En el otro extremo, en dirección a Antequera, el río Campanillas se cruza por un puente, uno más del amplio catálogo de soluciones, donde en uno de sus estribos, bajo la misma calzada, están habilitadas las celdas destinadas a los presos, los *desterrados* y *grilletes* que realizaron el primer *camino de ruedas* que unía la capital mediterránea con el interior de la península. Algunos lugareños recolectan naranjas subidos a los árboles como anónimos barones rampantes. Suena una guitarra al paso por Villanueva de la Concepción, más allá se asciende bordeando la impresionante barrera de El Torcal, se ven abrevaderos y casas de postas. El paso por La Boca del Asno con todo el litoral a las espaldas que se despliega aún más los días de poniente, da paso a un descenso suave encajado en la ribera del Río de la Villa y que termina en la Puerta de Málaga de la antigua muralla musulmana de Antequera. La vista de la villa desde el sur muestra un perfil poco conocido con la Peña de los Enamorados, los dólmenes y la Vega del Guadalhorce al fondo. Antigua-

mente cerca de esta puerta existía una fábrica de mantas que seguramente resultaban de gran utilidad para los viajeros.

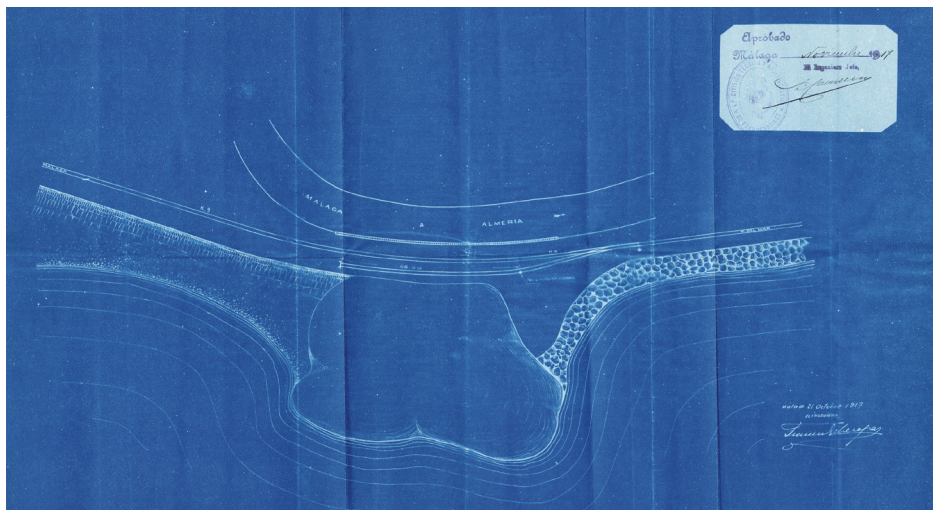
Con la pérdida de Gibraltar en manos de los ingleses desde 1704, el puerto de Málaga se convierte en un punto estratégico para el control del acceso al Mediterráneo por parte de la corona española. El ingeniero francés Bartolomé Thurus realizará la ampliación del puerto por encargo del rey Felipe V en 1717, sin embargo las comunicaciones terrestres, imprescindibles para las nuevas necesidades logísticas de la bahía, tardaron algo más en llegar, subsistiendo durante décadas las viejas, inseguras y difíciles condiciones de accesibilidad a través de una orografía muy complicada. La conexión de la capital con el interior no se consideró Camino Real según el RD de junio de 1761, por lo que su financiación tuvo que hacerse con fondos locales, contando con el impulso determinante del “clan” malagueño de los Gálvez, con intereses en el comercio de ultramar, baste recordar la fabricación de naipes que realizaban con destino a las Américas en Macharaviaya, la localidad de la Axarquía de la que eran originarios.

Carlos Lemaury ingeniero militar francés de reconocido prestigio, autor importantes obras públicas como el acceso a Galicia y el paso de Despeñaperros entre otras, realiza los trabajos previos y estudios para realizar el Camino. Después de descartar algunos itinerarios, como la salida por la Fuente de la Reina y Colmenar, opta por el cauce de río Campanilla como comunicación natural para alcanzar el paso de la Boca del Asno en dirección a Antequera. Manuel Lemaury, su hijo, inicia las obras en 1780 siendo continuadas por Diego de Cordova hasta su puesta en servicio en 1788. En 1789 este capitán de la Real Brigada de Carabineros, publica en Madrid una *Relación*¹ detallada de las obras realizadas, memoria que incluye así mismo la

1. RELACION DE LAS OBRAS QUE SE HAN EXECUTADO EN LOS CAMINOS QUE DESDE LA CIUDAD DE MALAGA SE HAN ABIERTO HASTA LAS DE ANTEQUERA, Y VELEZ. AL REY NUESTRO SEÑOR. POR DON DIEGO DE CORDOVA Y PACHECO, CAPITAN DE LA REAL BRIGADA DE CARAVINEROS, Y DON DOMINGO BELESTÁ, TE-



VELIS MALAGA en “Civitates Orbis Terrarum” Braun/Hoefnagel 1572. Postal de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga. Boquete de Zafarraya. Estación “musealizada” en Rincón de la Victoria. Puente del tranvía sobre el río Vélez. El toro de “Osborne” en el acceso a Torre del Mar. Monumento a “La desbandá” / jva



Plano del Km. 9. Tranvía Málaga-Vélez-Ventas de Zafarraya 1917. Archivo FFE

descripción de otro camino también ejecutado, el que unía Málaga hacia el este con la ciudad de Vélez-Málaga y que reforzaba la conexión con el antiguo paso por el Boquete de Zafarraya hacia Alhama.

Esta salida de la capital hacia la Axarquía se convertirá con el tiempo en otro de los ejes de crecimiento de la ciudad burguesa, con sus villas historicistas con jardines de especies exóticas y con las primeras instalaciones dedicadas al ocio como los Baños del Carmen. El camino de Vélez salía desde la ciudad sorteando la barrera natural de los Cantales, cruzaba los arroyos y ríos con sus cañaverales, a un lado el mar y a otro las viñas y almendros, los secaderos de uva moscatel y los *trapiches* de los Larios. La utopía ilustrada de la libre circulación de gentes y mercancías, al fin y al cabo la misma cosa, tendrá su expresión más depurada con la ejecución del Tranvía Suburbano Málaga-Vélez Málaga-Ventas de Zafarraya a comienzos del s. XX. Sufragado con capital belga, se convirtió en el primer tren de cremallera realizado en

NIENTE-CORONEL, *É INGENIERO ORDINARIO*. Edición facsímil a cargo de Juan Brotons Pazos. MOPTMA, Confederación Hidrográfica del Sur de España. Málaga 1995.

nuestro país, conocido popularmente como *La cochinita*. Todavía en la década de los sesenta al inicio del boom turístico, funcionaba la conexión hasta Vélez y el toro de Osborne en la distancia nos avisaba del final de un trayecto donde la espuma de las olas a veces salpicaba en las ventanas del vagón. Desmantelada a comienzos de los setenta, su destino ha sido diverso, dispar y generalmente desafortunado. Estaciones convertidas a usos diversos con ampliaciones y mutilaciones de la mano de inciertos peritos en costas, túneles acancelados, falsas vírgenes y su vía estrecha desfigurada entre carreteras de la red básica, paseos marítimos al uso con sus ridículos monumentos o simplemente convertida en carril desecho de tierra. Antes por ella circularon, los iconoclastas revolucionarios para sus empresas anticlericales en viajes de ida y vuelta entre Málaga y Vélez o en viajes a ninguna parte la población civil que en *desbandá* huía de los fascistas. Ahora cada mes de febrero los almendros en flor recuerdan su memoria.

La técnica ha tenido que esmerarse ante una geografía que no se ha dejado domesticar fácilmente. Las dudas de Carlos Lemaury se han mantenido en el tiempo, de tal manera que cada nueva conexión desde el norte hacia el litoral malagueño, por la Fuente de la Reina, por Las Pedrizas, etc., han roturado los montes según los medios técnicos disponibles en cada momento, trazando nuevos itinerarios y dejando los antiguos en territorios calmos de olvido y memoria. Destino desigual el de estas infraestructuras de comunicación, los ferrocarriles de vía estrecha, los caminos de rueda, los de pavimento continuo, las estaciones y puertos que no hace tanto tiempo formaron parte de nuestras vidas, cuando se podía sentir el frío de las mañanas de viaje. De poco ha servido para ellos la obscena estrategia patrimonial hecha de catalogación, conservación, interpretación y difusión. El carácter transitorio y complejo de las actividades a ellos asociadas no deja mucho espacio a la consabida musealización y el ritmo nervioso de los trabajos y los días arrambla con cualquier propuesta de cristalización del tiempo perdido. Nos queda,

eso sí, con un poco de tiempo *otro*, revisitarlos y así ser testigos por contraste de nuestra crónica enfermedad de velocidad. Por los viejos caminos, con sus gentes y sitios, disponemos de ciertas alternativas, una suerte de cuidados paliativos para hacer frente al exponencial crecimiento de la estupidez.

El Puerto de la Torre
28 de diciembre de 2014 (Manuscrito)



Resumen / Abstract

Sobre el Camino Real de ruedas entre Antequera a Málaga se plantea un ejercicio dentro de la asignatura de Fundamentos de Arquitectura y Patrimonio Histórico de Escuela de Arquitectura de Sevilla. Se explica aquí uno de los trabajos realizados por un grupo de alumnos. En un primer momento, el trabajo identifica cinco grandes bolsas patrimoniales donde se señalan los valores paisajísticos, culturales, naturales, etc. del camino y del territorio que le hace de marco. Se trazan unas estrategias genera, encaminadas a recuperar la unidad del camino, a mantener su condición de transitable y a ponerlo en relación con otros espacios. Finalmente, se concretan varias propuestas de actuación en diversos puntos del camino.

An exercise on the wheels Royal Road between Antequera to Malaga was proposed in the course Foundations of Architecture and Historical Heritage, in the School of Architecture of Sevilla. We explain here one of the projects that a group of students did. At first, the work identified five main groups of heritage elements. Landscape, cultural and natural values were highlighted. The work proposed general strategies to recover the unity of the way, to maintain its status walkable and put it in relation to other spaces. Finally, several proposals for action at some places of the way were identified.

Among the buildings that have taken place in cities throughout history, ports are those that have most influenced the identity of these places.

Not only in every age, through every civilization, port facade has been the most representative of the city, the place where were the most important buildings of every moment, reflecting on it the wealth of the whole city, the image of it, but even today, the transformation of port docks led to the most innovative and flexible spaces for urban and cultural renewal, restoring the prominence of them in the port cities' story. The port maritime facade of these cities have been and remain a symbol of the wealth of every age.

Since those early "waterfront" interventions in the sixties to the present, are hundreds of waterfronts that have been transformed, through various stages, practices and strategies, successes and failures that have occurred in these port areas. It is certainly time for infrastructure.